

Ottendorfer Zeitung

Lokalanzeiger und Anzeigebblatt für Ottendorf-Okrilla u. Umg.

Erscheinungstage: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend. Bezugspreis monatlich 1.10 RM einschließlich Frachtkosten. Im Falle höherer Gewalt (Störungen des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten) hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigenpreis: Die 6 gespaltene mm-Zelle oder deren Raum 5 Pf. Kleinere Anzeigen nach Maßgabe der Anzeigenpreise. Anzeigenannahme bis 10 Uhr mittags des Erscheinungstages. Bei fernmündlicher Anzeigenannahme wird keine Haftung für Richtigkeit übernommen. Bei Konkurs und Zwangsversteigerung erfolgt kein Rückruf.

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde-Verwaltung zu Ottendorf-Okrilla und des Finanzamtes zu Weidenburg.
Verantwortlich: Oswald M. H. Druck und Verlag: Buchdruckerei Hermann Kühle, Joh. Georg Kühle, Ottendorf-Okrilla. Streckzahl: 33. - Vermerk: 33.

Nummer 142 Sonnabend, den 30. November 1940 39. Jahrgang

Deutsche Geschwader über Liverpool

Nach dem Oberkommando der Wehrmacht vorliegenden Meldungen griffen in der Nacht zum 29. November deutsche Kampfgeschwader militärische Ziele in der west-englischen Hafenstadt Liverpool und in den benachbarten Dockanlagen von Birkenhead an. Die Angriffe erstreckten sich über mehrere Stunden. Die abgeworfenen Bomben hatten zahlreiche Explosionen und Brände zur Folge. Ein deutsches Flugzeug wird vermisst.

nen und auch dies nur unter der Voraussetzung, daß nicht weitere Zerstörungen erfolgen.
Dieser Umstand ist so bedenklich, als selbst das ursprüngliche Bauprogramm nicht ausreichte, um die Verluste durch feindliche Aktionen auszugleichen. In späteren Stadien der Entwicklung waren man vor den durch gewisse englische Stellen hervorgerufenen Hoffnungen auf den Schiffsbau in den britischen Dominien. So sei eine Erweiterung, wenn der englische Nachschub nicht behauptet, in Kanada würden zahlreiche Schiffe für englische Rechnung gebaut.

Wichtiges Wirtschaftszentrum getroffen

Liverpool ist mit 850 000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Englands. Sein Hafen ist der zweitgrößte der britischen Insel. Er ist deshalb von lebenswichtiger Bedeutung für England, weil Liverpool die Hauptvertriebsquelle für ein hochindustriellisiertes Gebiet ist, in dem rund zehn Millionen Menschen leben. Die im Hafen von Liverpool angedockten Zerstörer müssen also zu empfindlichen Versorgungsstörungen im industriellen Bereich Englands führen.
Über ein Viertel der gesamten Lagerkapazität Englands für Getreide ist in Liverpool konzentriert. Außerdem befindet sich rund ein Drittel der englischen Getreideverarbeitungsleistung im Hafen- und Stadtgebiet von Liverpool. Auch rund ein Drittel der gesamten Lagerkapazität aller englischen Kühlhäuser ist in Liverpool vertreten. Von großer wehrwirtschaftlicher Bedeutung sind die Erdöllager von Liverpool. Wichtig für die Versorgung ist auch die im Gebiet von Liverpool beheimatete Kaugummiindustrie. Der einzige Großkanal Englands, der mit großen Schiffen befahren werden kann, nimmt bei Liverpool seinen Anfang. Dieser Kanal führt nach Manchester. Seine Zerstörung oder Beschädigung dürfte für Manchester schwerste Auswirkungen haben. Im Stadtgebiet von Liverpool ist auch die englische Rüstungsindustrie mit einigen Werken vertreten. Am wichtigsten dürften die Montagewerke für Flugzeuge sein. In diesen Werken werden insbesondere die Lockheed-Bomber zusammengebaut.

Mit Autofarawanen vollgeproft

Schwieriges Abtransportproblem in den zerstörten Gebieten Englands
Die außerordentlichen Zerstörungen, die die wichtigsten deutschen Bergeltungsanstalten auf die britischen Industriezentren in den Midlands verurteilt haben, gehen aus einem Londoner Eigenbericht der Zeitung „The Daily Telegraph“ hervor, der die folgenden Meldungen Duff Coopers folgen lässt.
Der Berichterstatter, der im Kraftwagen diese Gebiete in Mittelengland und den übrigen Zentren der Waffenschmiede Englands befuhr, schreibt, daß er auf allen Landstraßen Maschinen von mit Menschen vollgeprofteten Autos und Karawanen von Automobilen beobachtet habe, die demütigt waren, aus der Zone der durch die Bombenläge angegriffenen und zum Teil zerstörten Industriegebiete, die noch lortgelehrt weiteren Angriffen ausgelegt seien, heranzukommen.
Vergeblich warteten unzählige weitere Personen an den Haltestellen der Autobusse auf freie Plätze zur Beförderung. Obgleich alle Wege auf der Strecke zwischen den mittelenglischen Industriezentren und der Provinz Warwickshire mit Kraftwagen und Autobussen vollgeproft waren, reichten diese Transportmittel nicht aus, die in Bewegung geratene Masse der aus dem Gebiet der Städte flüchtenden Einwohner zu befördern.
Der schwedische Berichterstatter erwähnt in diesem Zusammenhang das besonders durch Bombeneinwirkung in Ruinen liegende, völlig zerstörte Coventry und das in der Zerstörung London ähnliche Birmingham. Alle Hotels, Pensionen und sonstigen Unterkunftsstätten in den Provinzgebieten von Warwickshire, so heißt es dann weiter, seien längst überfüllt. Es sei für die vielen Menschen aus dem Industriegebiet, dem „Black Country“ gar nicht möglich, einen Unterkunftsplatz in Orten zu finden, wo sie wieder auf eine geregelte Licht- und Wasserversorgung, auf ein warmes Zimmer und ein Bett hoffen könnten. Birmingham erlebe jetzt genau die gleichen Schwierigkeiten, mit denen London seit Wochen kämpfe.

Zerstörer gegen feindliche Verkehrswege

Der Gegner hat die langen und unsicheren Novembernächte dazu benutzt, den Verkehr unter unter der englischen Südküste in größerem Umfang wieder aufzunehmen. Aus diesem Grund entschloß sich der Marine-Gruppenbefehlshaber West, Zerstörer gegen die wieder belebten feindlichen Verkehrswege einzusetzen. Feindliche Ueberlegungen führten bereits früher zu einem Vorstoß in die südwestenglischen Seegebiete, bei dem — wie der O.R.B.-Bericht vor einigen Wochen meldete — ein feindlicher Kreuzer durch einen Torpedo getroffen wurde. Bei einem neuen Vorstoß einiger unserer Zerstörer unter dem Führer der Zerstörer gelang es den Angreifern in der Nacht zum 25. November zwei vollbeladene feindliche Dampfer von 3000 bzw. 3000 BRT. zu versenken. Außerdem wurden in der gleichen Nacht drei Beobachtungsfahrzeuge vernichtet. Durch diesen kühnen Vorstoß ist die durch das frühere Unternehmen gewartete, zog der Segner starke Sicherungskräfte auf Westausgang des Kanals zusammen und glaubte, dadurch eine ausreichende Sicherung gegenüber der Wiederholung solcher deutschen Zerstörer-Raiden geschaffen zu haben.

Langandauerndes Nachtgefecht

Von neuem liefen deutsche Zerstörer aus und vernichteten in der Nacht zum 29. November einen Schleppzug und einen Dampfer mittlerer Größe. Dieses nächtliche Vernichtungswort wurde in gelassenster Weise durch Harke, von riesenhafte Stahlflecken durchzogene Brände, die von dem bombardierten Kriegshafen Plymouth herrührten, beleuchtet. Mehrere Stunden später kamen unsere Zerstörer mit einem stark überlegenen feindlichen Verband großer englischer Zerstörer ins Gefecht. Der Gegner drehte zum laufenden Gefecht auf, das sich auf Nordwest entwickelte. Der eigene und der Gegnervorband liefen höchste Fahrt. Unsere Zerstörer schossen Torpedos. Um 6.44 Uhr wurde ein feindlicher Zerstörer neuester Bauart von 1900 Tonnen Größe, mit acht 12-Zentimeter-Geschützen bewaffnet, von zwei Torpedos getroffen, brach unter gewaltiger Feuerentwicklung auseinander und versank sofort. Ein anderer Zerstörer erhielt mittschiffs einen Volltreffer und kam sinkend außer Sicht des mit hoher Fahrt weiterlaufenden Verbandes. Anschließend entwickelte sich ein Artilleriegefecht auf Südkurs, das um 7.05 Uhr insofern aufgehört hat, als der englische Zerstörer abgebrochen wurde.
Am Freitag gegen Mittag liefen unsere Zerstörer nach dem strengen Gefecht mit gelassenen Topplagen und überlebten in ihren Stützpunkten ein.

„Coventriert“

Wagenmärchen verraten ihre Urheber
Die Rärter die Schläge sind, die die deutsche Luftwaffe England verriet, desto unerschämter werden die Folgen der englischen Antistellen, die diese über angebliche Erfolge der R.A.F. in Deutschland verbreiten. So phantastisch nun diese Wagenmärchen auch erscheinen mögen, so dürrig sind sie in Wahrheit; denn sie sind nichts anderes als die Reflexe der Ereignisse, die England unter der Wucht der deutschen Luftangriffe durchmachen muß.

Die Versicherungen werden erneut teuer

Das britische Handelsministerium hat amtlich bekanntgegeben, daß die Prämie für die kanalische Warenversicherung gegen Kriegsrisiko für die mit dem 3. Dezember 1940 beginnenden drei Monate auf 75 Schilling je 100 Pfund Wert erhöht wird, während der bisherige Satz 5 Schilling betrug.
Mit dieser Maßnahme hat die britische Regierung erneut eingesehen müssen, daß das Kriegsrisiko in und um England gegenüber dem Zeitpunkt der letzten Prämienfestsetzung vor einigen Monaten wieder bedeutend erhöht hat. Mit der Stelle und Ruhe des Winters, von der Churchill und seine Kriegsgegnerclasse noch vor wenigen Monaten träumten, ist es also, wie man nun immer wieder zugeben muß, nichts geworden.

„Englands Lage ernster als je“

Bestimmte Urteile kanadischer Politiker
Wie aus Ottawa gemeldet wird, erklärte im kanadischen Parlament der konservative Führer Hanlon es für unbedingt notwendig, daß der Ministerpräsident dem Parlament und dem Lande sage, wie ernst die Lage sei und was Kanada tun könne, um England mit Menschen, Material und Rüstung zu helfen. Die Lage sei ernster als je seit dem Zusammenbruch von Frankreich.
Die tatsächliche Zerstörung Coventens, Birmingham, Bristol, Southampton, der Verlust an Schiffen, die Erklärung Washington über die englischen Finanzen, dies alles deute auf den Ernst der Lage hin.
Ministerpräsident Mackenzie King stimmte zu, die Lage sei ernst, und bald werde er zu ihr eine Erklärung abgeben.

Darum helfen sie den gewaltigen Zerstörungen in Bristol und anderen Städten „die Coventrierung Kölns“ entgegen. Was die Engländer in ihren Zweifeln der Stadt Köln andichten, ist jedoch nur ein Wagnis dessen, was sie etwa in Birmingham und Coventry selbst erlebt haben.

Wenn dabei im Bericht des britischen Luftfahrtministeriums von der Bombardierung von Köln und Dods gefolgt wird, so ist dies ein Beweis dafür, daß die amtlichen britischen Führer an Bristol und andere englische Häfen dachten, als sie Köln lagerten. Da läßt das britische Luftfahrtministerium in seinem Lügenbericht neben zahlreichen anderen Bränden einen entstehen, der „eine Länge von 1500 Metern hatte und einen großen Ausdehnung in der Breite“. Natürlich wurde auch der Verkehr unterbrochen und ein großes „Durcheinander“ angerichtet, wobei die Zustände in England häufig Pate standen. Zum Schluß darf keinesfalls das schon berühmte Elektrizitätswerk fehlen. So heißt es denn in monotoner Abwandlung: „Auch die Elektrizitätszentrale wurde angegriffen und die Piloten berichten, daß sämtliche Bomben ins Zielgebiet niederfielen und Brände und heftige Explosionen verursachten.“
Nach der Vertüfung dieses aufschreienden Berichtes über Köln, bei dessen Abfassung dem Berichterstatter höchlich das Bild der Zerstörungen in London oder Bristol vor Augen stand, können wir uns sehr gut vorstellen, wie schlimm den Engländern die deutschen Massenangriffe in die Knochen gefahren sind.

Daß sich aber dieser Zustand nicht wieder vermisst, dafür wird die deutsche Luftwaffe auch weiterhin Sorge tragen. Das ist so sicher, wie die englischen Berichte über Köln erkunten und erlogen sind.

„New York Times“ widerlegt Churchill

Gegenüber den Behauptungen Englands über Luftangriffe auf Köln bringt „New York Times“ einen Bericht, demzufolge amerikanische Korrespondenten den Luftangriff miterlebt haben. Ihrem Bericht nach hat sich der Angriff auf außerhalb liegende Bezirke beschränkt.
Beim Flug über die Hauptindustriegebiete des Westens wären keine Anzeichen von Schäden in großen Industrieanlagen festzustellen gewesen. Rheinbrücken wie Kanalbrücken seien noch intakt. Zwar würde örtlich geringer Schaden angerichtet sein, aber die rheinische Industrie wäre nicht beeinträchtigt. Auch die Städte seien unversehrt.

Durch Flugzeug versenkt

Wie Reuters meldet, gingen die britischen Vorkostenschiffe „Dunagach“ und „Konton“ auf Grund ihrer Beschädigung durch ein feindliches Flugzeug verloren.
Der kanadische Frachtdampfer „Alleur“, der mit einer Ladung Holz nach England unterwegs war, ist nach einer Reutersmeldung im Atlantischen Ozean untergegangen. Das Schiff hatte am Donnerstag S.O.S. ausgesandt. Ein Teil der Besatzung konnte durch ein norwegisches Schiff geborgen werden.
Aus Neufundland wird gemeldet, daß ein norwegisches Schiff auf S.O.S. Ruf eines kanadischen Frachtdampfers von 3000 BRT, etwa 300 Seemeilen von St. Johns entfernt zehn Mitglieder der Besatzung des untergegangenen Frachters gerettet hat. Das Schiff war unterwegs mit einer Ladung Grubenholz nach Großbritannien.

Wilhelminens Bomber kamen

Eine Kirche und Wohnhäuser in Holland angegriffen
In der Nacht zum Donnerstag griffen Churchills Flieger wieder mehrfach nichtmilitärische Ziele in Holland an. Ein großer Teil der Bomben fiel auf freies Feld und richtete keinen Schaden an. Einige Wohngehenden haben jedoch gelitten. Dabei sind ungefähr 24 Häuser mehr oder weniger schwer beschädigt worden. In einem Schulgebäude wurden umfangreiche Verwüstungen angerichtet. In einem Ort Südhollands sind zahlreiche Strandbomben auf eine Kirche und die umliegenden Wohnhäuser abgeworfen worden. Die Kirche brannte zum größten Teil ab. In den Wohnhäusern entstanden Brände, die jedoch schnell gelöscht werden konnten. Eine Person wurde schwer verletzt.

Eine Schätzung amerikanischer Fachleute

Die Kapazität der englischen Werften durch den Luftkrieg verloren
Vom Reuterschen Handelsdienst wurde eine Meldung verbreitet, die trotz ihrer Kürze recht vielsagend ist. Sie lautet: „Die Nachfrage für neutralen Schiffsraum wird immer stärker, infolge des Lonnagemangels ist die Geschäftstätigkeit jedoch beschränkt.“ Hinter diesem zugestandenen Lonnagemangel verbirgt sich die in den letzten Monaten ungeheuer gemachten Versorgungschwierigkeiten Englands. Trotz der immer stärkeren Nachfrage nach neutralem Schiffsraum und trotz des Angebotes günstiger und hoher Entlohnungen für die Seeleute ist es heute nicht mehr möglich, Schiffe für Fahrten nach England zu bekommen. Dabei verliert jedoch England dauernd weiteren Schiffsraum.
Dazu schätzt man in sachmännlichen amerikanischen Kreisen, daß etwa 50 v. H. der Kapazität der englischen Werften durch den Luftkrieg verlorengegangen sind. Das Bauprogramm der Regierung, das für dieses Jahr auf 1 250 000 Tonnen bemalt, werde nur zu kleineren Teilen durchzuführen werden können.

Lesen Sie Zeitschriften?

Gewiß! Denken Sie aber auch daran, daß es vor allem auch unseren Soldaten nicht mehr an guten Zeitschriften, illustrierten Blättern mangelt! Keine einzige Zeitschrift wandert mehr in den Papierkorb, weil die nächste Dienststelle der R.E.A.F. Bescheid bekommt, an welchen Tagen und in welchen Zeitabständen diese Zeitschriften regelmäßig abgeholt werden können. Die Partei versorgt unsere Soldaten mit guten Zeitschriften und alle besten ihr! (R.E.S.)